Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7410

18. 06. 90

Sachgebiet 93

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/5746 —

Bericht über den Öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche

A. Problem

Die Lage der öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen in der Fläche wird gekennzeichnet durch einen Rückgang der Fahrgäste und eine Ausdünnung des Angebotes. In dem Bericht wird ein Bündel von Maßnahmen aufgezeigt, um dieser negativen Entwicklung Einhalt zu gebieten.

B. Lösung

Verabschiedung einer zustimmenden Entschließung

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Fraktion der SPD und die Fraktion DIE GRÜNEN vermissen ein zukunftsweisendes Konzept für den ÖPNV und haben daher der Entschließung nicht zugestimmt.

D. Kosten

Entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag begrüßt den Bericht der Bundesregierung über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Fläche.

Die Durchführung des ÖPNV ist nach unserer Verfassungsordnung grundsätzlich Sache der Länder und der kommunalen Gebietskörperschaften. Der Bund hat die ausschließliche Gesetzgebungszuständigkeit für die Bundeseisenbahnen und die konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit für die übrigen Schienenbahnen und für den Straßenverkehr. Über die Deutsche Bundesbahn ist der Bund mittelbar am ÖPNV beteiligt. Schließlich gewährt der Bund im Rahmen des Artikels 104 a Abs. 4 GG den Ländern Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, und zwar im Bereich des kommunalen Straßenbaus und des öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Bundesregierung macht mit ihrem Bericht deutlich, daß sie innerhalb ihres Verantwortungsbereichs einen nachhaltigen und wirksamen Beitrag für die unabdingbare Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum im Sinne eines nachfragefördernden, nachfragegerechten und gleichzeitig die Wirksamkeit des öffentlichen Mitteleinsatzes erhöhenden ÖPNV leistet. Im Interesse einer zügigen, bürgernahen und auf die jeweilige örtliche Situation angepaßten Umsetzung des vorgeschlagenen und zum Teil bereits eingeleiteten bzw. beschlossenen Maßnahmenbündels vor Ort sind nun die Länder und Gemeinden aufgefordert, die Maßnahmen zu unterstützen. Der Grundsatz der Planung, der Koordination und der Realisierung vor Ort muß erste Priorität haben.

Ein funktionierendes ÖPNV-Angebot ist trotz ungünstiger struktureller Entwicklungen auch künftig unverzichtbar. Bevölkerung und Wirtschaft im ländlichen Raum sind auf eine intakte innere Verkehrserschließung und auch auf eine gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz angewiesen. Trotz rückläufiger Nachfrageentwicklung kommt dem ÖPNV als öffentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dabei auch im ländlichen Raum große Bedeutung für das Allgemeinwohl zu. Gegenüber dem Individualverkehr stellt der ÖPNV die notwendige Alternative zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse eines großen Teils der Bevölkerung dar. Insbesondere ältere und junge Menschen sind auf einen leistungsfähigen ÖPNV angewiesen. Die Anziehungskraft des ländlichen Raumes als Heimat für junge Menschen ist auch abhängig von einem verbesserten ÖPNV. Öffentliche Verkehrsmittel sind besonders umweltfreundlich. Öffentliche Verkehrsmittel produzieren weniger Schadstoffe. Öffentliche Verkehrsmittel produzieren weniger Lärm. Öffentliche Verkehrsmittel verbrauchen weniger Fläche. Öffentliche Verkehrsmittel verbrauchen weniger Energie. Öffentliche Verkehrsmittel im ländlichen Raum entlasten durch ihre Zubringerfunktion die Ballungsräume und senken damit deren

Verkehrsdichte. Öffentliche Verkehrsmittel erhöhen die Lebensqualität also in beträchtlichem Maße. Durch seine doppelte Aufgabe der Verkehrsbedienung in der Fläche und der Anbindung an die Ballungsräume ist der ÖPNV im ländlichen Raum ein unverzichtbarer Beitrag zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in Stadt und Land.

Die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen ist insbesondere außerhalb der Ballungsgebiete seit vielen Jahren rückläufig. Von 1980 bis 1988 hat die Zahl der Fahrgäste im ländlichen Raum um ca. 20% abgenommen, in den Verdichtungsräumen um ca. 8%. Maßgebend hierfür ist eine Reihe exogener Einflußfaktoren, die insbesondere von der demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung abhängig sind, wie

— rückläufige Schülerzahlen (Rückgang in der Fläche um rd. 20% im Zeitraum 1980 bis 1988),

— starker und anhaltender Anstieg der Motorisierung (im Zeitraum 1970 bis 1988 stieg der Pkw-Bestand von 13,0 Millionen auf rd. 28,9 Millionen Fahrzeuge an),

— größere Bequemlichkeit der individuellen Verkehrsmittel und

— Bildung von Fahrgemeinschaften.

Aber auch die Qualität des ÖPNV ist dringend verbesserungsbedürftig.

Bessere Chancen zur Gewinnung neuer Fahrgäste für den ÖPNV im ländlichen Raum liegen in einer hohen Qualität, in Kooperation und Koordination, in Flexibilität und in „Maßanzügen vor Ort". Eine Anordnungspolitik, etwa über Öko-Abgaben, die den autoabhängigen Berufspendler über Gebühr belasten und außerdem zu massenhaften Abwanderungen aus den Dörfern führen würde, ist dagegen der falsche Weg.

Deshalb begrüßt der Deutsche Bundestag, daß die Leitgedanken des Berichts der Bundesregierung sind:

— die Planung, Organisation und Realisierung des ÖPNV soweit wie möglich vor Ort, weil nur „Maßanzüge vor Ort" flexibel auf örtliche Kundenbedürfnisse eingehen können; die Kooperation, Koordination und verstärktes Marketing, weil nur Zusammenarbeit zwischen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen zur Ausschöpfung eines bedarfsgerechten und gleichzeitig wirtschaftlichen Leistungsangebotes führt und auf diese Weise die Leistungsfähigkeit mittelständischer Unternehmen sinnvoll für die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV im ländlichen Raum eingesetzt wird,

— die Trennung der gemeinwirtschaftlichen Bereiche (Gebietskörperschaften) von eigenwirtschaftlichen Bereichen (Unternehmen), weil den Verkehrsunternehmen auferlegte eigenwirtschaftlich nicht vertretbare Leistungen von den Bestellern auszugleichen sind,

— die Verbesserung des öffentlichen Mitteleinsatzes für den ÖPNV, weil die rückläufige Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen

in der Fläche durch angepaßte und neue Bedienungsformen ergänzt und — wo sinnvoll — ersetzt werden müssen.

Im einzelnen stellt der Deutsche Bundestag fest:

Der Deutsche Bundestag begrüßt ausdrücklich, daß die Bundesregierung auf der Grundlage der Empfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr (Drucksache 10/3488), des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 26. Juni 1986 sowie des Beschlusses des Ausschusses für Verkehr vom 25. Juni 1986 (Drucksache 10/3425) bereits vor der Vorlage des Berichts wesentliche Verbesserungen für den ÖPNV im ländlichen Raum eingeleitet bzw. inzwischen umgesetzt hat.

Hier sind vor allem zu nennen:

Die seit dem 1. Januar 1988 wirksame Einführung der Förderung der Erst- und Ersatzbeschaffung von Linienomnibussen im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Dies ist eine besonders wirksame Maßnahme zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in der Fläche. Die bislang gemachten Erfahrungen in den Bundesländern zeigen, daß rd. 75 % dieser Fördermittel in die ländlichen Räume abfließen. Erfreulich ist ebenfalls, daß Zusatzausrüstungen für Behinderte bei der Förderung besonders Berücksichtigung finden. Dies betrifft insbesondere die Anschaffung von Niederflurbussen, weil sie behindertengerecht sind und die Attraktivität des Angebots für alle Kunden verbessern. Zu begrüßen ist ferner, daß der vom Bund bereitgestellte Mittelrahmen von 100 Millionen DM jährlich sowie die hohe Förderungsquote pro Fahrzeug in erster Linie eine wichtige Investitionshilfe für private mittelständische Unternehmen darstellt.

Mit dem am 1. Januar 1989 in Kraft getretenen Strukturhilfegesetz gewährt der Bund den meisten Ländern Finanzhilfen in Höhe von 2,45 Milliarden DM jährlich für einen Zeitraum von zehn Jahren. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur gehört dabei zu den wichtigsten Anwendungsbereichen des Bundesstrukturhilfegesetzes. Die Verantwortlichen vor Ort bleiben deshalb aufgefordert, hier mehr für den ÖPNV im ländlichen Raum zu erreichen.

Die im Beschluß des Verkehrsausschusses gewünschten Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes sind mit Ausnahme der Neuregelung des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftomnibussen durch das Dritte Rechtsbereinigungsgesetz eingeleitet. Eingeleitet worden sind ebenfalls die Gestaltungselemente im Bereich der Deutschen Bundesbahn.

Der bestehende ordnungsrechtliche Rahmen für den ÖPNV hat sich bewährt. Die zahlreichen bereits bestehenden Kooperationen machen deutlich, daß das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in seiner gültigen Form ausreicht, um auf die jeweiligen örtlichen und regionalen Verhältnisse abgestimmte Vereinbarungen zu treffen. Alle am ÖPNV beteiligten Partner sind aufgerufen, den vorhandenen Gestaltungsspielraum für „Maßanzüge vor Ort" stärker auszuschöpfen. Freiwillige, sachbezogene und auf Interessenausgleich bedachte Kooperationen werden noch zu wenig praktiziert. Sie sind aber entscheidende Voraussetzungen für eine Verbesse-

rung des ÖPNV im ländlichen Raum. Die vom Bund geförderten Modellvorhaben können hierbei Wegweiser sein. Die hier gemachten Erfahrungen weisen den Weg für Flexibilität, Attraktivität und intelligenten Mitteleinsatz vor Ort. Diese Forschungsprogramme der Bundesregierung werden nachhaltig unterstützt.

Dem Beispiel in Verdichtungsräumen folgend, muß das ÖPNV-Angebot auch im ländlichen Raum „aus einer Hand" kommen. Liniennetze, Fahrpläne und Tarife müssen stärker abgestimmt werden. Auf diese Weise entsteht eine nach den verkehrlichen Erfordernissen gestaltete Verkehrsbedienung. Beispiele aus Landkreisen belegen: Guter Wille aller Beteiligten, Kooperationsbereitschaft, Regionalisierung der Bus- und Bahndienste sowie flexible Umsetzung des Konzessionsrechtes können in nur kurzer Zeit zur Optimierung des ÖPNV in einer Region sowie zu steigenden Fahrgastzahlen führen.

Als begrüßenswerte Initiative für das notwendige Umdenken im Bereich der Kooperationen der Verkehrsträger ist die Vereinbarung über die Zusammenarbeit im ÖPNV zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem privaten Omnibusgewerbe, vertreten durch den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer, zu nennen. Der weitgehende Verzicht der Deutschen Bundesbahn auf die Wahrnehmung des Ausgestaltungsvorranges im Schienenersatzverkehr, die stärkere Integration des privaten Omnibusgewerbes durch die Übertragung von Linienkonzessionen der GBB-GmbH auf Verkehrsunternehmen, die langjährig in bewährter Weise als Auftragsunternehmer bzw. als Betriebsführer Linien bedient haben, sowie die Beteiligung der GBB-GmbH und privater wie anderer Verkehrsunternehmen an zu bildenden Verkehrsgemeinschaften bzw. Betriebsgesellschaften als gleichberechtigte Partner führen bereits kurzfristig zu der notwendigen Erhöhung der Flexibilität und auch zu einem intelligenteren, kostengünstigeren Einsatz öffentlicher Mittel. Eine vernünftige Liberalisierung des Konzessionsrechtes ist damit gewährleistet. In der Fläche müssen private Verkehrsträger stärker eingebunden werden, weil sie oftmals interessantere Angebote entwickeln sowie beweglicher und kostenbewußter sind.

Neue Bedienungsformen, wie Anruf-Sammeltaxen, Veranstaltungs-Sammeltaxen und kleinere Bedienungseinheiten, müssen stärker in den ÖPNV im ländlichen Raum eingebaut werden; dies gilt auch für Disco-Busse.

Solche Bedienungsformen, deren Genehmigung nach § 59 a PBefG möglich ist, erlauben einen flexiblen Einsatz zur Reduzierung von Fahrplanlöchern, zur Ergänzung des bestehenden Angebotes (Abend- und Wochenendverkehr) sowie zur Ersetzung von Angeboten. Der Deutsche Bundestag erkennt die bisherige Forschungsförderung der Bundesregierung im Bereich der alternativen Bedienungsformen an. Ferner fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, sich dafür einzusetzen, daß im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz — neben der Förderung der Busbeschaffung — auch eine weitergehende Förderung von ergänzenden Einrichtungen zur Funktionsverbesserung des ÖPNV in der Fläche (ÖPNV-Infrastruktur) möglich wird, z. B. technische Ein-

richtungen für flexiblere Betriebsweisen (u. a. Ruf- und Anrufsysteme).

Der Deutsche Bundestag ist der Auffassung, daß eine wesentliche Verstärkung der Finanzhilfen für den ÖPNV in den ländlichen Räumen erforderlich ist. Zwar setzt der Bund rd. 53 % seiner Mittel für den ÖPNV in der Fläche ein, doch der Schwerpunkt liegt bei den Ausgleichsleistungen, insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr. Für den Verlustausgleich und für ertrags- und kostenwirksame Leistungen in der Fläche hat der Bund 1989 ca. 3,1 Milliarden DM aufgewendet (Verkehrsballungsräume: ca. 2,88 Milliarden DM). Von den Investitionshilfen des Bundes (1987 ca. 1,4 Milliarden DM) fließen bislang rd. 90 % in die Verkehrsballungsräume (1987 rd. 1,3 Milliarden DM für die Ballungsräume und 162 Millionen DM für die Fläche).

Eine Verstärkung der Investitionshilfen für den ÖPNV in der Fläche erhöht die Attraktivität des ÖPNV in der Fläche. Der ÖPNV in der Fläche kann die Ballungsräume nur dann stärker entlasten, wenn eine bessere Verknüpfung der Verkehre zwischen Ballungsraum und Fläche erreicht wird. Auch dafür ist eine entsprechend stärkere Berücksichtigung von ÖPNV-Investitionen in der Fläche Voraussetzung.

Unabhängig davon wird die Bundesregierung aufgefordert, alle vertretbaren Möglichkeiten zu prüfen, die zu einer wirksamen und dauerhaften Kostenentlastung der ÖPNV-Unternehmen beitragen können. In diesem Zusammenhang wäre auch die Wiedereinführung der Gasölbetriebsbeihilfe zu untersuchen, wobei ihre Gewährung vom Einsatz energiesparender und umweltfreundlicher Fahrzeugeinheiten abhängig sein sollte.

Die Deutsche Bundesbahn ist aufgefordert,

- in der Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsunternehmen auf Tarifharmonisierung hinzuwirken; im Bereich der Kooperation Schiene/Straße muß es in allen Verkehrsgebieten jeweils abgestimmte Fahrpläne und Tarife für Schiene und Straße geben,
- durch die Einführung vereinfachter und kostengünstiger Betriebsweisen die Wirtschaftlichkeit auch schwächer belasteter Strecken zu verbessern und die notwendigen Investitionsmittel dafür bereitzustellen,
- den SPNV innerhalb ihres Gesamtinvestitionsbudgets in angemessener Weise zu berücksichtigen,
- ihre Arbeiten an einer Spartenerfolgs-, Fahrweg- und Streckenrechnung als Grundlage für einen besseren Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und Betrieb im SPNV zu beschleunigen und die Möglichkeit einer dezentralisierten SPNV-Organisation zu prüfen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Vorliegen dieser Rechnungen die Abgeltung des Verlustausgleichs im SPNV auf eine streckenbezogene Grundlage umzustellen. Dabei ist auch zu prüfen, ob und inwieweit eine Übertragung der Ausgleichsleistungen auf regionale Ebenen sinnvoll und möglich ist. Der Deutsche Bundestag begrüßt, daß nichtbundeseigene Eisenbahnen Inter-

esse zeigen, Strecken der Deutschen Bundesbahn zu übernehmen und weiter zu betreiben. Finanzielle Anreize, wie Organisationshilfen der Deutschen Bundesbahn, können solche Bereitschaft unterstützen.

Die Länder sind aufgefordert, die Verantwortlichkeiten für die ÖPNV-Gestaltung „vor Ort" künftig klar und unmißverständlich festzulegen. Um dies zu gewährleisten, sollten als Verantwortungsträger die kommunalen Gebietskörperschaften und ihre Zusammenschlüsse vorgesehen werden. Vor allem sind sie in der Lage, den jeweiligen Bedarf zutreffend einzuschätzen und die in ihm entstehenden Angebote eigenverantwortlich zu entwickeln, wobei eine angemessene Finanzausstattung durch die Länder zu gewährleisten ist.

Da Nahverkehrsräume und Kreise häufig nicht deckungsgleich sind, sollten als räumliche Bezugseinheiten für den ÖPNV in der Fläche neben einzelnen Kreisen auch mehrere Kreise im Sinne von Kreisverkehrsverbänden tätig werden können.

Durch die Umwandlung der Busdienste des Bundes in eine gesellschaftsrechtliche Unternehmensform wurde die Voraussetzung geschaffen, ihre Verkehrsleistungen in die Verkehrsgemeinschaften bzw. Betriebsgesellschaften der neu zu schneidenden deutlich kleineren Nahverkehrsräume einzubringen. Hierbei sollte die Organisation des ÖPNV dieser Nahverkehrsräume durch die Verkehrsgemeinschaft bzw. Betriebsgesellschaft erfolgen. Die Deutsche Bundesbahn darf sich dabei jedoch nicht ihrer finanziellen Verantwortung im bisherigen Umfang entledigen. Der Bundesverkehrsminister ist aufgefordert, eine Fortschreibung des Berichts mit der Vollendung der Einheit Deutschlands vorzunehmen, um einen funktionierenden ÖPNV in ganz Deutschland zu gewährleisten.

Bonn, den 30. Mai 1990

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst	**Börnsen (Bönstrup)**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Börnsen (Bönstrup)

Der Bericht in Drucksache 11/5746 wurde in der 201. Sitzung des Deutschen Bundestages am 14. März 1990 dem Verkehrsausschuß federführend sowie dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und dem Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 30. Mai 1990 behandelt.

I. Wesentlicher Inhalt des Berichts

Der Öffentliche Personennahverkehr in der Fläche leidet an einem hohen Fahrgastschwund, der sich wegen demographischer Verschiebungen wie z. B. sinkender Schülerzahlen und weiter wachsendem Pkw-Bestand auch in den kommenden Jahren weiter fortsetzen wird. Diese Feststellung trifft sowohl für die Buslinien der verschiedenen Verkehrsunternehmen wie auch für den Schienennahverkehr der Deutschen Bundesbahn zu. Aus diesem Grunde wird die Eigenwirtschaftlichkeit der Buslinien in der Fläche immer mehr aufgeweicht. Der Betrieb kann häufig nur noch dann aufrechterhalten werden, wenn die Kommunen entsprechende Zuschüsse zahlen. In der Fläche hat die Deutsche Bundesbahn auf die zurückgehenden Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr reagiert und zahlreiche Eisenbahnstrecken auf Busbedienung umgestellt.

Die Bundesregierung schlägt in dem Bericht für die einzelnen Bereiche des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche folgende Strategie vor:

1. Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bundesbahn

— Einführung einer vereinfachten und kostengünstigen Betriebsweise (Einmannbedienung, Einsatz des neuen Dieseltriebwagens VT 628),

— Durchführung der Rahmenvereinbarungen zusammen mit den Ländern nach vorgegebenen Regeln und unter Beachtung der wirtschaftlichsten und energiesparendsten Bedienungsform,

— anstelle der bisherigen pauschalen Abdeckung der Defizite künftig streckenbezogene Ausgleichszahlungen an die Deutsche Bundesbahn, sobald die Sparten-, Wege- und Streckenrechnung des Unternehmens vorliegt.

2. Bundesbusbetriebe

— Die Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung durch die Bundesbusbetriebe in Höhe von jährlich 366 Mio. DM sollen künftig anstelle des Bundes von den Ländern übernommen werden.

— Die 18 in GmbH-Form geführten Geschäftsbereiche der Bundesbusbetriebe müssen kostendeckend arbeiten und können eigene Tarife ohne Bindung an den Schienennahverkehr bilden; es gilt das Bestellerprinzip.

— Nicht selbst genutzte Konzessionen der Deutschen Bundesbahn für den ÖPNV in der Fläche sollen künftig verstärkt auf die Verkehrsunternehmen „vor Ort" übertragen werden; außerdem soll auf das Ausgestaltungsvorrecht im Schienenersatzverkehr weitgehend verzichtet werden.

3. Personenbeförderungsgesetz

Eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes ist nicht vorgesehen, jedoch sollen die Möglichkeiten des geltenden Rechts verstärkt genutzt werden, z. B. durch Übertragung der Genehmigungskompetenzen von den Regierungspräsidien auf die Landkreise und durch Zusammenführung der freigestellten Schülerverkehre mit dem allgemeinen Buslinienverkehr.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

1. Die Fraktionen der CDU/CSU und der FDP schlagen eine Entschließung vor, in der zustimmend von dem Bericht der Bundesregierung Kenntnis genommen werden soll. In Ergänzung zu diesem Bericht werden unter anderem folgende Maßnahmen gefordert:

   — Die Länder sollten künftig von den Bundesmitteln in Höhe von jährlich 2,45 Mrd. DM, die nach dem Strukturhilfegesetz zur Verfügung gestellt werden, einen größeren Anteil als bisher zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in ländlichen Räumen verwenden.

   — In den Förderungskatalog des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sollen ergänzend Einrichtungen zur Funktionsverbesserung des ÖPNV in der Fläche aufgenommen werden.

   — Die Wiedereinführung der Gasölbetriebsbeihilfe sollte untersucht werden.

   — Von den Investitionshilfen des Bundes für den ÖPNV nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sollte künftig ein größerer Anteil in die ländlichen Räume fließen.

— Die Länder werden aufgefordert, die kommunalen Gebietskörperschaften als Verantwortungsträger für die Gestaltung des ÖPNV vor Ort klar und unmißverständlich festzulegen.

— Die Deutsche Bundesbahn ist aufgefordert, verstärkt mit den anderen Verkehrsträgern zu kooperieren und durch Einführung vereinfachter und kostengünstiger Betriebsweisen die Wirtschaftlichkeit schwach belasteter Strecken zu erhöhen. Bei der Gründung von Verkehrsgemeinschaften darf sich das Unternehmen seiner finanziellen Verantwortung im bisherigen Umfange nicht entledigen. An die Stelle der jetzigen pauschalen Verlustabgeltung für den Schienenpersonennahverkehr über den Bundeshaushalt sollten künftig streckenbezogene Zuschüsse treten.

2. Die Fraktion der SPD und die Fraktion DIE GRÜNEN sehen in dem Bericht eine unbefriedigende Zustandsbeschreibung; es fehle an einem geschlossenen Konzept für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV in der Fläche. Notwendig wäre eine Klärung der Finanzverantwortung von Bund, Ländern und Gemeinden für den ÖPNV in der Fläche. Die Bewohner der ländlichen Räume müßten ebenso wie die Bewohner in den Ballungsgebieten einen angemessenen Zugang zum regionalen und überregionalen Schienennetz der Deutschen Bundesbahn erhalten. Zu kritisieren sei, daß die Fahrzeitgewinne des modernen IC-Verkehrs durch langwierige Fahrzeiten im Zu- und Ablaufverkehr wieder aufgezehrt würden. Die Bundesregierung habe durch Plafondierung und durch Rentabilitätsvorgaben den ÖPNV in der Fläche erheblich begrenzt. Notwendig wäre eine Aufstockung der Investitionsmittel für den ÖPNV, wobei insbesondere auch zu prüfen sei, ob die Beschaffung von Wagenmaterial für den Schienenpersonennahverkehr in den Förderungskatalog des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aufgenommen werden kann.

III. Beschlußvorschlag

1. Der Verkehrsausschuß schlägt mit Stimmenmehrheit die Verabschiedung einer Entschließung vor.

2. Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat Kenntnisnahme von der Vorlage beschlossen.

3. Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat ebenfalls Kenntnisnahme beschlossen. Er hat zu dem Bericht wie folgt Stellung genommen:

   — Die Sicherstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebots in der Fläche entspricht den raumordnungspolitischen Zielen des Deutschen Bundestages. Die Lebensbedingungen auf dem Lande werden trotz fortschreitender Mobilisierung auch künftig maßgeblich durch die Verkehrserschließung mit ÖPNV bestimmt.

   — Die Forschungsprogramme der Bundesregierung, die auf die Entwicklung eines regionalisierten, ortsnahen ÖPNV zielen, werden nachhaltig unterstützt.

   — Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Bemühungen um eine tragfähige Finanzierung eines raumordnungspolitisch angemessenen ÖPNV in der Fläche durch Bund, Länder und Gemeinden verstärkt fortzuführen.

   — Die Bundesregierung wird ferner aufgefordert, die Möglichkeiten einer Wiedereinführung der Gasölbetriebsbeihilfen zu prüfen. Dabei ist darauf zu achten, daß der Zwang zum Energieeinsparen nicht entfällt.

   — Bei einer Fortschreibung des Berichts sind die Probleme des ÖPNV an der deutsch-deutschen Grenze zu behandeln.

Der Verkehrsausschuß hat diese Stellungnahme durch Beschluß ausdrücklich als eigene Auffassung übernommen (1 Stimmenthaltung).

Bonn, den 30. Mai 1990

Börnsen (Bönstrup)

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333